

# BERN AIRPORT



## Airport Inside

Ist «Flugscham» berechtigt?

Est-ce que cette « honte au trafic aérien » est-elle justifiée ?

## Airport Inside

Hinter den Kulissen des Flughafens

Derrière les coulisses de l'aéroport

## Airport Inside

Der Flughafen Bern pflanzt Bäume für die Umwelt

L'aéroport de Berne plante des arbres en faveur de l'environnement





### AUSGEZEICHNET WIE NOCH KEINER

Der erste vollelektrische Performance-SUV von Jaguar erobert sein Revier lautlos und ganz ohne Treibstoffemissionen. Spuren hinterlässt der I-PACE lieber in Form begehrtlicher Blicke und ebenso begehrtlicher Auszeichnungen.

Jetzt den I-PACE bei Ihrem Jaguar-Fachmann Probe fahren.



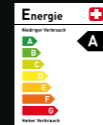
**Emil Frey AG**  
**Autocenter Bern**

Milchstrasse 3, 3072 Ostermundigen  
Tel. 031 339 44 44, Fax 031 339 44 43  
www.bern.jaguar-dealer.ch



**WINNER**  
**WORLD CAR AWARDS**

2019 WORLD CAR OF THE YEAR  
2019 WORLD CAR DESIGN OF THE YEAR  
2019 WORLD GREEN CAR



## Liebe Leserinnen, liebe Leser



■ 2019 ist ein schwieriges und auch wegweisendes Jahr für den Flughafen Bern. Seit Anfang Jahr stehen wir im regen Austausch mit allen möglichen Anbietern, welche Erfahrungen im Regionalgeschäft haben und über die entsprechenden Fluggeräte verfügen.

Obwohl die Passagierzahlen der letzten Jahre zeigen, dass durchaus eine respektable Nachfrage an Linien- und Charterflügen von und nach Bern besteht, scheuen sich die Anbieter, finanzielle Risiken einzugehen. Gleichzeitig ist der Flughafen nicht in der Lage, die von den Airlines geforderten Risikogarantien zu gewähren. Wir arbeiten gegenwärtig an unterschiedlichen Lösungen, um im kommenden Jahr ein Angebot zu schaffen, welches den Bedürfnissen des Marktes entspricht. Es geht nicht darum, ab Bern Direktflüge nach unzähligen Destinationen in Europa anzubieten. Das hat bisher nicht funktioniert und würde auch künftig nicht gelingen. Dafür ist unser Einzugsgebiet zu klein. Die Vergangenheit hat aber auch gezeigt, dass einige Destinationen sehr beliebt und gut ausgelastet waren. Diese gilt es wieder aufzubauen.

### Unser Motto: Klein und fein, aber dafür nachhaltig.

Mittelfristig ist es unser Ziel, neben einem attraktiven Charterangebot den Anschluss an die ganze Welt über die wichtigsten Verkehrsknotenpunkte in Europa mit täglichen Flugverbindungen sicherzustellen. Dies ist nicht nur im Interesse der Touristen und Geschäftsleute, sondern auch in jenem der Hauptstadtregion und des Kantons. Der Regionalflughafen Bern hat eine wichtige volkswirtschaftliche Bedeutung und ist ein wichtiger Standortfaktor für die Wirtschaft. Zudem ist der Flughafen Bern eine einzigartige Visitenkarte für unsere Hauptstadtregion. Der Blick auf das UNESCO-Weltkulturerbe Berner Altstadt beim An- oder Abflug zeigt die Schönheit unserer Region aus einer besonderen Perspektive. Es ist diese Vogelperspektive und Weitsicht, welche ich gegenwärtig bei vielen Diskussionen über die Zukunft des Flughafens vermisse.

Urs Ryf, CEO Flughafen Bern AG

## Chères lectrices, chers lecteurs

■ Pour l'aéroport de Berne, 2019 est une année difficile mais aussi innovatrice. Depuis le début de l'année, nous sommes constamment en communication avec tous les intervenants possibles qui ont de l'expérience dans le commerce régional et qui possèdent les machines en état de voler.

Bien que les statistiques du nombre de passagers des dernières années démontrent qu'une demande respectable pour des vols de ligne et des charters existe à partir de Berne et pour Berne, les prestataires dans le domaine hésitent à prendre des risques financiers. Dans le même temps, l'aéroport n'est pas en mesure d'accorder aux compagnies d'aviation les garanties souhaitées et liées aux risques financiers.

En ce moment, nous envisageons diverses solutions afin de créer une offre qui puisse s'adapter aux exigences du marché. Il ne s'agit plus d'offrir à partir de Berne des vols directs à destination de nombreux aéroports en Europe. Cela n'a pas fonctionné et ne fonctionnerait pas à l'avenir. Notre réservoir de clients potentiels est trop exigu. Le passé a cependant démontré que quelques destinations particulières sont très appréciées et utilisées à pleine capacité. C'est ce marché qu'il s'agit de développer.

### Notre devise : modeste et attrayant, mais durable.

A moyen terme nous voulons assurer, à côté d'offres attractives dans le domaine du charter, la connexion avec le monde entier. Avec des correspondances aériennes quotidiennes nous serions reliés aux points clés du trafic aérien. Cela non seulement au bénéfice du tourisme et des gens d'affaires, mais aussi en faveur de la région autour de la capitale suisse et aussi du canton de Berne. L'aéroport régional de Berne revêt une signification importante au point de vue économique, il est un important facteur de développement économique. Lorsque les avions décollent ou atterrissent, la vue qui s'offre aux passagers sur la vieille ville de Berne, patrimoine mondial de l'UNESCO, est inoubliable. C'est cette perspective à vol d'oiseau et cette vision large qui, en ce moment, font défaut dans les nombreuses discussions sur l'avenir de l'aéroport.

Urs Ryf, CEO Aéroport de Berne SA



Mit Deiner persönlichen und individuellen Flugschule vom Privat- bis zum Linienpilot.

alpaviation ag  
+41 31 960 22 22  
www.alpaviation.ch



Flight & Training Center Bern

Weil Sie wissen,  
was wir tun.



regga

Jetzt Gönner werden: [www.rega.ch](http://www.rega.ch)

SPINAS CIVIL VOICES



Ich hatte kein Stimmrecht.  
Grossmutter Jannomukhi

Ich gehe zur Abstimmung.  
Mutter Rita

Ich gebe dem Radio meine Stimme.  
Tochter Tuli, 13, Bangladesch

Mitbestimmen, Einfluss nehmen, Chancen packen. So verändern Frauen mit der Unterstützung von Helvetas ihr Leben.  
Helfen Sie mit: [helvetas.org](http://helvetas.org)




Partner für echte Veränderung

# Inhalt

## Editorial

Urs Ryf, CEO Flughafen Bern AG  
Urs Ryf, CEO Aéroport de Berne SA ..... 3

## Airport Inside

«Wer nicht fliegt, wird überflügelt»	6
Ist «Flugscham» berechtigt?	8
Hinter den Kulissen des Flughafens	10
«Ich freue mich auf die grosse Herausforderung»	12
«Je me réjouis de pouvoir me confronter à ce grand défi»	13
Leiser landen hilft auch Bern	15
Airport-Infos	17
Impressum	17
Open-Air-Kino am Flughafen Bern	19
Flughäfen sind wichtige Standortfaktoren – auch mit positiven Umwelteffekten	20
Der Flughafen Bern pflanzt Bäume für die Umwelt	22
Keine Hilfsflüge ohne Mechaniker	23
Zum Hinschied von Alex Gribi	23

## Support

Interessengemeinschaft Berner Luftverkehr IGBL	24
Berner Aero-Club BAeC	26
Flugzeugerkennung Bern FEBE	28
Verein pro belpmoos	30



Hinter den Kulissen des Flughafens (Seite 10)



Leiser Landen hilft auch Bern (Seite 15)



Open-Air-Kino am Flughafen Bern (Seite 19)



Flughäfen sind wichtige Standortfaktoren – auch mit positiven Umwelteffekten (Seite 20)

Foto Titelseite: Mischa Kafader

# «Wer nicht fliegt, wird überflügelt»

Frei nach Bundesrat Kobelt

Diese Erkenntnis gilt heute mehr denn je! Denn die Luftfahrt ist Sinnbild für die internationale Erreichbarkeit eines Standorts geworden. Von ihr gehen heute und auch künftig wichtige Wachstumsimpulse aus – für die Wirtschaft und den Tourismus einer Grossregion.



Ja zum Gesetz über die Beteiligung des Kantons Bern an der Flughafen Bern AG

zur

Förderung des Flughafens als wichtigen Standortfaktor für Wirtschaft und Gesellschaft der Hauptstadtregion

■ Der 1929 eröffnete Flughafen Bern erfüllt aufgrund der Eidg. Betriebskonzession und des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt die Funktion einer Infrastrukturanlage im öffentlichen, privaten und bundesseitigen Luftverkehr. Luftverkehr und Flughäfen sind für die wirtschaftliche Entwicklung der Grossregionen unverzichtbare Standortfaktoren mit erheblichen Motorwirkungen. Direkte Luftverkehrsanschlüsse sind Wettbewerbsvorteile für den Tourismus und die Wirtschaft – und ein wichtiger Faktor für Neuansiedlungen. Der Flughafen Bern ist der bedeutendste Flughafen in der «Hauptstadtregion Schweiz».

## Der Flughafen als Standortfaktor und Motor für die wirtschaftliche Entwicklung

Der Betrieb eines Flughafens sowie das Angebot von Verkehrsdienstleistungen, insbesondere im Bereich des Linien- und Charterverkehrs, generieren eine beträchtliche Wertschöpfung mit relevanten Beschäftigungseffekten.

International anerkannt, werden die Effekte vereinfacht in vier Gruppen dargestellt:

1. **Der direkte Effekt** umfasst die Wertschöpfung innerhalb des Flughafenperimeters.
2. **Der indirekte Effekte** betrifft die Wertschöpfung der Vorleistungen.
3. **Der induzierte Effekt** ist der Multiplikator durch die direkten und indirekten Effekte.
4. **Der katalytische Effekt** umfasst den Nutzen für die Gesamtwirtschaft durch die Luftverkehrsanbindung.

Im Jahr 2015 sicherten der Flughafen Bern und seine Dienstleister der Grossregion mit diesen 4 Effekten:

- rund 1400 Stellen in Vollzeitarbeit und
- eine Gesamtwertschöpfung von über 170 Mio. CHF/Jahr.

## Grundlegend veränderte Rahmenbedingungen

In den letzten Jahren haben sich die Rahmenbedingungen der Luftfahrt wesentlich verändert und für die Regionalflughäfen europaweit markant verschlechtert. Die Regulationsdichte ist, verbunden mit steigenden Kostenfolgen, laufend gewachsen. Erhöhte Umwelt- und Sicherheitsauflagen, aber auch ein Paradigmenwechsel bei der Finanzierung der Flugsicherung zu Lasten der Regionalflugplätze schlagen bei den kleinen und mittleren Flugplätzen überproportional zu Buche. Der negative Skaleneffekt durch die geringe Anzahl an Passagieren und Flugbewegungen wirkt sich bei den Regionalflughäfen zudem wettbewerbsverzerrend aus.

Die Konkurrenzfähigkeit des Flughafens – und damit die positiven volkswirtschaftlichen Effekte für den Standort stehen auf dem Spiel. Der Trend kann damit zur Existenzfrage werden.

## Vergleich mit anderen Regionalflughäfen

Die Sorge, vom Luftverkehr abgeschnitten zu werden, veranlasst bereits seit einiger Zeit die öffentliche Hand von in- und auslän-

dischen Regionen, ihre Regionalflughäfen durch staatliche Beteiligung zu unterstützen – oder diese sogar in ihren Besitz zu nehmen. In der Schweiz sind dies die Flughäfen Sion und Lugano, im angrenzenden Ausland sind es Dutzende.

**Der Kanton Bern will den Standortfaktor Flughafen fördern und schlägt deshalb eine Gesetzesgrundlage vor für:**

– **stärkere Beteiligung am Aktienkapital der Flughafen Bern AG:** Bei den drei Landesflughäfen Zürich, Basel und Genf, aber auch bei anderen Regionalflughäfen – insbesondere Lugano und Sion – sind die Standortkantone im Aktionariat substantiell vertreten.

– **Finanzhilfen an die Kosten der An- und Abflugsicherung sowie der Sicherheitsmassnahmen am Boden:** Der Bund hat gegenüber den Standortkantonen klar kommuniziert, dass er eine Beteiligung an den Kosten erwartet. Der Kanton soll sich mit Finanzhilfen beteiligen können.

– **Finanzhilfen an den Ausbau der Infrastruktur:** Für die Flughafen Bern Infrastruktur AG sollen staatliche Finanzhilfen für die Weiterentwicklung der Infrastruktur auch in Zukunft möglich sein.

## Keine öffentlichen Finanzhilfen an Fluglinien

Ausgeschlossen bleiben Finanzhilfen an den operativen Betrieb des Flughafens (keine Defizitdeckung) sowie an einzelne Flugverbindungen (keine Finanzierung von Aufbau und Betrieb).

## Die Stadt Bern profitiert in besonderem Masse

Die Stadt Bern profitiert vom Flughafen, indem sie als Landeigentümerin ohne wesentliche Aufwände seit jeher Pacht- und Baurechtszinsen erhebt. In den letzten Jahren waren dies jeweils über 200 000 CHF/Jahr.

Charles Riesen, Vizepräsident IGBL

Foto: Mischa Kattäcker



Der Flughafen Bern ist ein wichtiger Arbeitgeber.

# Ist «Flugscham» berechtigt?

Fliegen verbindet Menschen, Märkte und Kulturen über Landesgrenzen und Kontinente hinweg. Es ermöglicht den freien Handel, das Reisen und den internationalen Austausch in einer offenen Welt. Die Luftfahrt garantiert Mobilität und ist aus dem heutigen Leben nicht mehr wegzudenken.

Die Schweiz ist eine Luftfahrtnation der ersten Stunde. Pioniere wie Oskar Bider, Ernest Failloubaz, René Grandjean und Walter Mittelholzer haben Luftfahrtgeschichte geschrieben. Im Laufe der Jahrzehnte ist der Luftverkehr von einem Luxus für wenige Wohlhabende zu einem unabdingbaren Verkehrsträger für viele geworden.

## Flugzeuge stossen aber auch Emissionen aus, die sich auf die Umwelt auswirken

Immer lautere Stimmen beschimpfen die Luftfahrt als grossen Klimakiller. Mit «Flugscham» und allerlei Zahlen wird den Flugreisenden ein schlechtes Gewissen eingeredet. Der Luftverkehr als Klimakiller? Berechtigt?

Für den Begriff «Klimakiller» spucken Suchmaschinen zahlreiche Treffer aus: Kohle, Fleisch, Methan, sogar Solarstrom taucht im Ergebnis als vermeintlicher Übeltäter auf. Und immer wieder auch: Luftverkehr.

**Fakt ist: Der Anteil der CO<sub>2</sub>-Emissionen der Luftfahrt am weltweiten CO<sub>2</sub>-Ausstoss beträgt rund 2,7 Prozent.**

Trotz diesem sehr geringen Anteil haben sich bereits 2009 Fluggesellschaften, Flugzeughersteller, Flugsicherungen und Flughäfen weltweit auf eine Klimaschutzstrategie verständigt: Demnach soll der Kraftstoffverbrauch pro Jahr um 1,5 Prozent gesenkt werden, ab 2020 soll das Wachstum des Luftverkehrs dann CO<sub>2</sub>-neutral erfolgen. Das Ziel ist ausserdem, die Netto-CO<sub>2</sub>-Emissionen der Luftfahrt bis zum Jahr 2050 zu halbieren – gegenüber 2005 – und dann noch weiter abzubauen, CO<sub>2</sub>-neutral zu fliegen.

## Die Klimaschutzstrategie der Luftfahrt zahlt sich aus

Immer effizientere Flugzeuge sorgen dafür, dass die absoluten CO<sub>2</sub>-Emissionen des Luftverkehrs weniger stark wachsen als der Luftverkehr zunimmt. Die Klimaschutzbemühungen der Branche zahlen sich also aus. Festgeschrieben sind sie in der Klimaschutzstrategie für den internationalen Luftverkehr, auf die sich Fluggesellschaften, Flugzeughersteller, Flugsicherungen und Flughäfen weltweit bereits im Jahr 2009 verständigt haben. Sie basiert auf folgenden drei Zielen:

- Der Treibstoffverbrauch soll pro Jahr um 1,5 Prozent sinken;
- ab 2020 soll das Wachstum des Luftverkehrs CO<sub>2</sub>-neutral erfolgen und
- bis 2050 sollen gegenüber dem Jahr 2005 die Netto-CO<sub>2</sub>-Emissionen der Luftfahrt halbiert werden.

Bereits ab 2020 gilt für den internationalen Luftverkehr das sogenannte Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation – kurz: CORSIA.

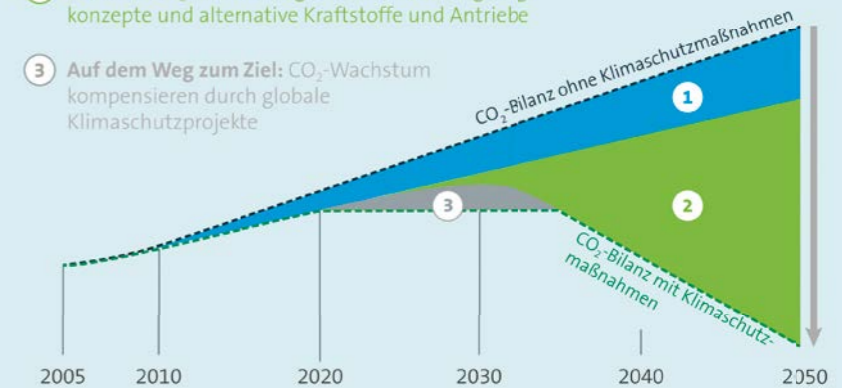
Mit diesem Klimaschutzinstrument, das im Jahr 2016 von der UN-Luftfahrtorganisation ICAO als CO<sub>2</sub>-Kompensations-System für den internationalen Luftverkehr beschlossen wurde, wird ab 2020 das wachstumsbedingte CO<sub>2</sub> weltweit kompensiert. Ziel ist das CO<sub>2</sub>-neutrale Wachstum im internationalen Luftverkehr. Die Klimakompensation findet zum Beispiel über wirksame Klimaschutzprojekte statt. Damit diese nachhaltig gesichert sind und qualitativ hochwertig durchgeführt werden, gibt es bestimmte Standards und Grundlagen, die erfüllt werden müssen.

## Globale Kompensation: CORSIA – statt ein Schweizer Sonderzügli

Über ein gemeinsames, weltweit gültiges Abkommen zur Kompensation von Kohlendioxid wurde viele Jahre auf internationaler Ebene diskutiert und verhandelt. Im Jahr 2016 war es soweit: Das globale, marktbasierete Klimaschutzinstrument CORSIA wurde von

## Klimaschutzstrategie der internationalen Luftfahrt

- Bereits heute:** Effizienz steigern – CO<sub>2</sub>-Anstieg verringern durch technische Innovationen und optimale Prozesse am Boden und in der Luft
- Das Ziel:** CO<sub>2</sub>-neutral fliegen durch neue Flugzeugkonzepte und alternative Kraftstoffe und Antriebe
- Auf dem Weg zum Ziel:** CO<sub>2</sub>-Wachstum kompensieren durch globale Klimaschutzprojekte

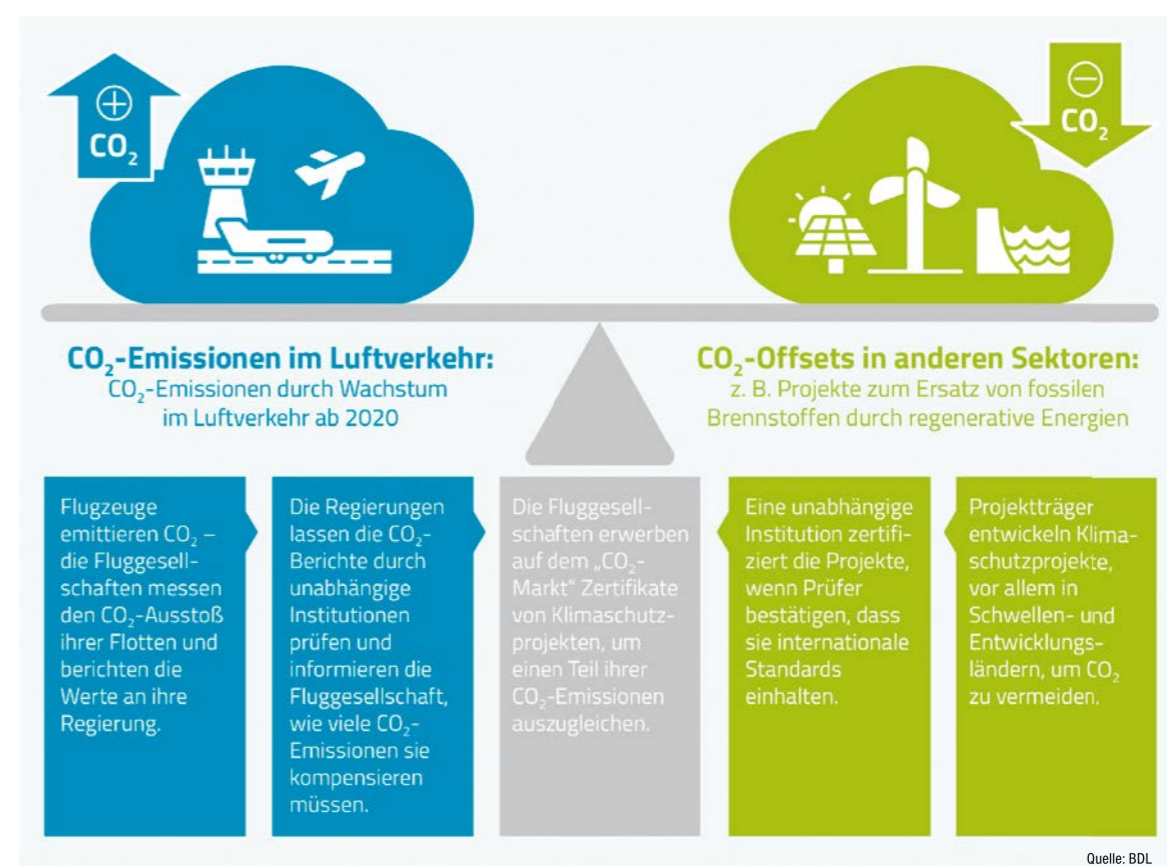
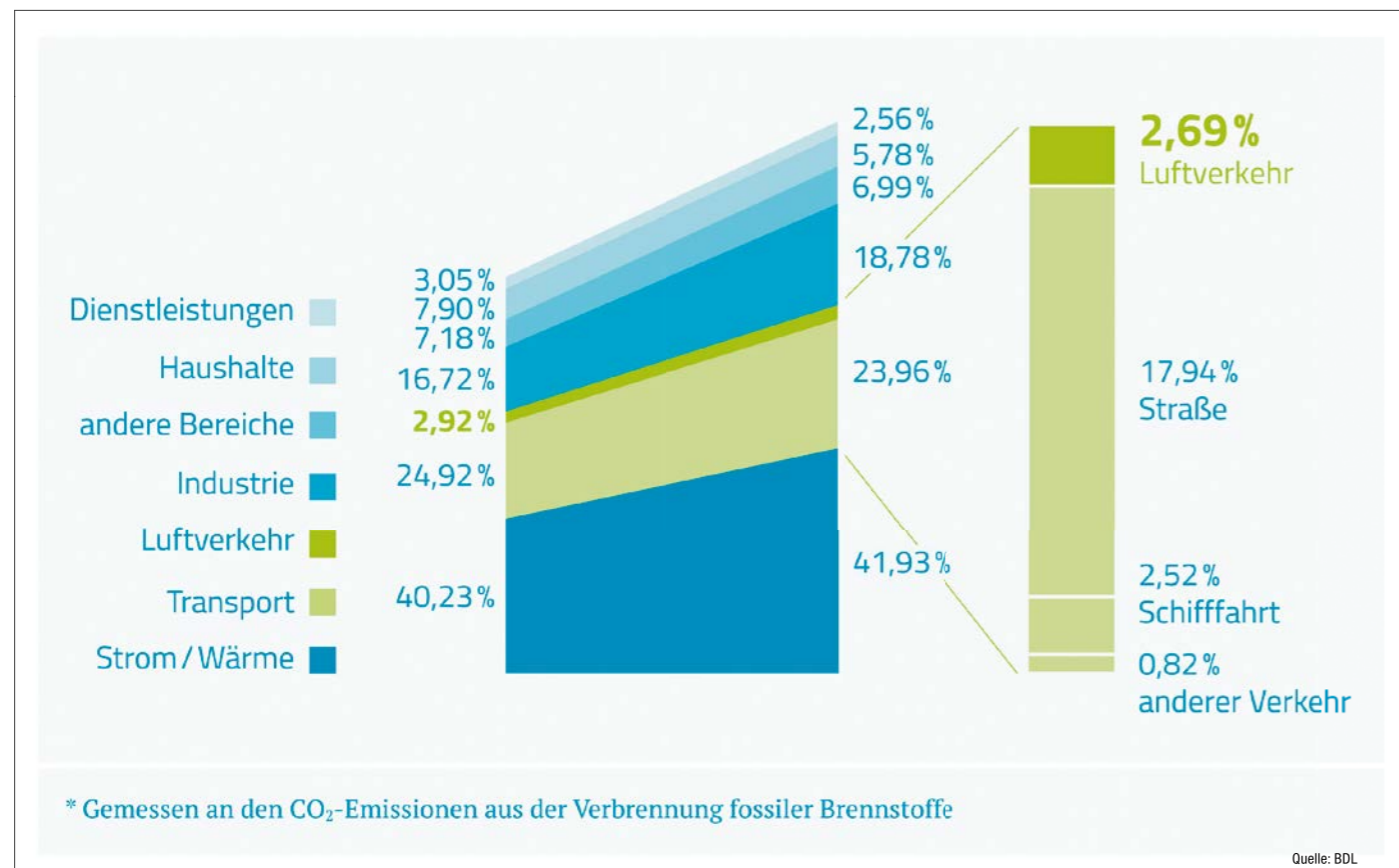


der ICAO beschlossen. Dieses Instrument zur CO<sub>2</sub>-Kompensation erfüllt wichtige Kriterien für den Klimaschutz und den Luftverkehr. Dazu zählt, dass es international ausgestaltet ist, Wettbewerbsverzerrungen minimiert und eine reale Kompensation der CO<sub>2</sub>-Emissionen bewirkt. Dadurch wächst der Luftver-

kehr ab 2020 weltweit CO<sub>2</sub>-neutral – und baut in Folge die Emissionen weiter ab.

(Aus: Klimaschutzkonzept BDL)

**Charles Riesen, VR Flughafen Bern AG**



Die Grundzüge des ICAO-Offsetting-Systems CORSIA: CO<sub>2</sub>-Emissionen im Luftverkehr werden in anderen Sektoren ausgeglichen.

# Hinter den Kulissen des Flughafens

Was hinter dem Rücken der netten Dame am Check-in-Schalter sonst noch passiert.

■ Schon lange war die Vorfreude gross, nun ist es endlich soweit! Marlène und ihr Freund Alain sitzen zuhause vor dem Computer und aktivieren das Web-Check-in für ihren Flug am nächsten Tag. Es geht nach Palma de Mallorca, in den wohlverdienten Urlaub, weg vom regnerischen Herbstwetter. Nach Eingabe der Buchungsnummer im Webportal können Marlène und Alain ihre Plätze auf dem Flug selber auswählen, einchecken und die Bordkarten bequem zuhause ausdrucken. Somit müssen sie am Tag der Abreise nur noch ihr Gepäck am Drop-off-Schalter vorbeibringen und sitzen 20 Minuten später bereits im Flugzeug.

## Am Vortag

Damit das alles reibungslos funktioniert, braucht es im Hintergrund viele ausgeklügelte und umfangreiche Prozesse und Koordinationsarbeiten. 24 Stunden vor Abflug erhalten wir beispielsweise die PNL (Passenger Name List). Mit dieser kann dann das «Editing» erfolgen. Dabei werden etwa Sitze für Passagiere mit einem Handicap oder für Familien mit kleinen Kindern zugewiesen. Ausserdem gibt die Fluggesellschaft die Maschine bekannt, die den Flug durchführen wird, was wiederum eine Vielzahl an weiteren Aktionen auslöst.

## Der Countdown beginnt

Am Tag der Abreise finden sich frühmorgens der Duty Manager, der Station Controller, der Red Cap sowie mehrere Check-in- und Gate Agents am Flughafen ein. Nach einem Briefing über die heute stattfindenden Flüge und allfällige Besonderheiten werden die Schalter im Terminal besetzt, der Red Cap plant und koordiniert den Einsatz der Mitarbeitenden und der Station Controller erstellt einen Load Plan, auf welchem er vermerkt, wie die Gepäckstücke im Flugzeug verladen werden müssen, um eine optimale Schwerpunktla-



Der letzte Gepäckwagen beim Einladen ins Front-Compartment.

ge (im Fachjargon «Trim») zu erreichen. Auch die Besatzung des Fluges trifft sich zu einem Briefing. Sie informieren sich über die Wetterlage unterwegs und am Zielort, über die erwartete Anzahl Passagiere und Gepäckstücke. Sie rechnen den voraussichtlichen Treibstoffverbrauch («Trip Fuel») aus und legen die mitzunehmende Menge inklusive Reserve («Block Fuel») fest. Diese Zahlen leiten die Piloten dann an den Station Controller weiter, der die Betankung organisiert. Zwischenzeitlich sind auch Marlène und Alain aufgestanden. Nach einem gemütlichen Frühstück machen sie sich auf den Weg an den Flughafen, wo sie am Drop-off-Schalter ihre Koffer abgeben. Diese erhalten einen sogenannten «Bag Tag», einen Gepäckanhänger, auf dem neben der Destination auch die

Flugnummer, das Datum, der Name des Passagiers sowie die Tag-Nummer vermerkt sind. Jeder Passagier erhält also eine eigene Tag-Nummer, die auch im Abfertigungssystem registriert ist, so dass jederzeit eine lückenlose Rückverfolgung eines Gepäckstücks möglich ist.

## Startbereit

Nun ist es Zeit für die Sicherheitskontrolle. Alle aufgegebenen Gepäckstücke werden im «Kofferlibahnhof» gerönt und anschliessend ins Flugzeug verladen. Marlène und Alain passieren derweil den Metalldetektor und beobachten das emsige Treiben vor den Glasfenstern der Abflughalle. Wenig später ruft die Mitarbeiterin am Gate den Flug nach Palma de Mallorca auf. Die Passagiere können

nach Präsentation ihrer Bordkarten ins bereitstehende Flugzeug einsteigen. Ein Check-in-Agent hat den Station Controller informiert, dass alle Passagiere eingchecked haben. Das ist auch für den Headloader der Zeitpunkt, um dem Station Controller das Gewicht aller eingeladenen Gepäckstücke zu melden. Mit den Passagierzahlen, dem Gepäckgewicht, dem Block- und dem Trip-Fuel sowie zahlreichen weiteren Angaben, erstellt der Station Controller nun das «Load Sheet» und schliesst den Flug ab. Das fertige Load Sheet wird jetzt vom Red Cap in doppelter Ausführung dem Captain übergeben. Er findet darauf detaillierte Angaben über die gesamte Zuladung und deren exakte Verteilung. Diese Daten werden im FMS (Flight Management System) des Flug-



Ohne Ramp Agents kein Flugverkehr.



«Bag Tags» flattern im Wind.

zeugs eingegeben. Das Load Sheet wird vom Captain abgezeichnet (1 Exemplar für ihn, 1 Exemplar wird am Flughafen aufbewahrt), die Türe geschlossen und die Triebwerke gestartet. Marlène und Alain sind bereits auf ihren reservierten Sitzen, hören das sanfte Dröhnen der startenden Triebwerke und freuen sich auf den beginnenden Flug.

## Unterwegs

Als letzte Tätigkeit für diesen Flug verschickt der Station Controller zahlreiche Meldungen,

darunter ein sogenanntes MVT (Movement), eine LDM (Load Message) sowie ein PSM (Passenger Service Message) nach Mallorca, um die Kollegen über die in zirka zwei Stunden anstehende Landung des Fluges aus Bern zu informieren. Damit steht einem reibungslosen Ablauf auch am Flughafen in Palma nichts mehr im Weg. Die Ferien von Marlène und Alain haben, auch dank den unsichtbaren Aktivitäten, bereits am Flughafen Bern begonnen!

**Andreas Fuhrmann/Ramon Leibundgut**

## Fachbegriffe

Web-Check-in	Webseite zum Einchecken von zu Hause aus
Drop-off-Schalter	Check-in-Schalter zur Gepäckaufgabe im Flughafen-Terminal
Duty Manager	Schichtleiter im Ground Services
Red Cap	Zuständig für einen einwandfreien Ablauf eines Fluges
Check-in-/ Gate-Agents	Mitarbeitende des Flughafens am Check-in-Schalter und am Abflug-Gate
Headloader Load Plan	Für die Beladung verantwortlicher Ramp Agent Dokument mit Vorgaben zur geplanten Beladung des aktuellen Fluges
Load Sheet	Gibt detaillierte Auskunft über die aktuelle Beladung des Flugzeugs

# «Ich freue mich auf die grosse Herausforderung!»

Urs Ryf ist seit dem 1. Juli dieses Jahres CEO der Flughafen Bern AG.



■ **Bern Airport Magazin (BAM):** Sie waren der Wunschkandidat für die operative Führung des Bundesstadt-Flughafens und haben diese Funktion in einer sehr anspruchsvollen Phase übernommen. Wie war Ihr erster Eindruck, als Sie dazu antraten?

**Urs Ryf:** Der herzliche und offene Empfang von allen Mitarbeitenden, Kunden und Partnern hat mir vom ersten Tag an das Gefühl gegeben, ein Mitglied des Teams zu sein. Ich freue mich jeden Tag aufs Neue, Mitarbeitende zu treffen, welche Begeisterung und Motivation für ihre Arbeit zeigen und sich für einen professionellen Service engagieren. Gleichzeitig spüre ich aufgrund der angespannten Verkehrs- und Personalsituation bei den Mitarbeitenden aber auch eine gewisse Unsicherheit.

**BAM:** Vor über einem Jahr hat der Berner «Homebase-Carrier» SkyWork Airlines den Betrieb eingestellt. Ein wichtiges Standbein des Flughafens ist weggebrochen. Wie gehen Sie damit um?

**Urs Ryf:** Der Flughafen befindet sich gegenwärtig in einer Übergangsphase. Für das aktuelle Verkehrsniveau verfügen wir eigentlich über zu viel Personal. Da wir aber wieder mit mehr Charter- und Linienverkehr im kommenden Jahr planen, macht es keinen Sinn, die Prozesse im Bereich Sicherheit anzupassen und den Personalkörper zu verkleinern. Es ist wichtig zu verstehen, warum SkyWork Airlines gescheitert ist. Die Nachfrage der letzten Jahre hat gezeigt, dass Flugverbindungen ab Bern einem echten Bedürfnis entsprechen, sowohl bei Geschäftsreisenden als auch bei Touristen. Die Passagiere schätzen die kurzen Abfertigungszeiten und die gute Erreichbarkeit.

**BAM:** Erfreulicherweise konnte das Sommerflugprogramm 2019 realisiert werden. Wie konnten die Charter- und die saisonalen Linienflüge sichergestellt werden, nachdem SkyWork Airlines den Betrieb einstellte?

**Urs Ryf:** Die Reiseveranstalter wollten für das laufende Jahr, wie in den Vorjahren, ein attraktives Sommercharterangebot schaffen. Leider war Helvetic Airways aufgrund einer Umflottung von Fokker 100 auf Embraer 190 nicht in der Lage, die nachgefragte Produktion ab Bern sicherzustellen. Aus diesem Grund resultierte ein Flugprogramm mit insgesamt fünf Destinationen, wobei drei Destinationen durch Helvetic bedient werden; Zimex Aviation und People's bedienen je eine Destination. Im laufenden Jahr sind keine Linien- und Charterflugzeuge in Bern stationiert. Sämtliche Flüge erfolgen von den Destinationen nach Bern und zurück (sogenannte W-Flüge).

**BAM:** Der Bundesstadt-Flughafen deckt ein relativ grosses Einzugsgebiet ab, die doch beträchtlichen Passagierzahlen der letzten Jahre zeigen ein Bedürfnis auf. Gibt es bald wieder Linienflüge?

**Urs Ryf:** Die Reiseveranstalter planen im kommenden Jahr wieder ein attraktives Flugangebot ab Bern. Dies ist ein wichtiges, aber leider nur saisonales Standbein für den Flughafen. Aus diesem Grund sind wir mit verschiedenen Airlines im Gespräch, ab kommendem Jahr wieder tägliche Linienanbindungen an 1-2 grosse Verkehrsknotenpunkte sicherzustellen. Im Fokus steht dabei eine Anbindung an München. Dies entspricht einem echten Bedürfnis des Marktes. Es ist jedoch unrealistisch, künftig so viele Destinationen wie in der Vergangenheit anzubieten.

**BAM:** Zurzeit grassieren Schlagwörter wie «Flugscham» und die Luftfahrt als Klimakiller Nr 1. Muss man wirklich ein schlechtes Gewissen haben, wenn man in ein Flugzeug steigt?

**Urs Ryf:** Überhaupt nicht. Gegenwärtig ist der Luftverkehr für 2,5-2,8 Prozent aller CO<sub>2</sub>-Emissionen weltweit verantwortlich. Der Anteil des Strassenverkehrs beträgt 18,2 Prozent und der Anteil für Strom und Wärmeproduktion liegt bei 41,5 Prozent. Unabhängig

vom Luftverkehr scheint mir jedoch wichtig, dass der Konsument in allen Bereichen des Lebens bewusster mit Umweltthemen umgeht. Die Luftfahrt verfolgt das Ziel, langfristig komplett CO<sub>2</sub>-neutral zu fliegen. Wir kompensieren seit Anfang Jahr den verursachten CO<sub>2</sub>-Ausstoss für die ab Bern abfliegenden Passagiere, indem wir Plant-for-the-Planet unterstützen und Bäume pflanzen lassen (siehe Bericht auf Seite 22). Zudem unterstützt der Flughafen aktiv Projekte, welche einen effizienteren und ökologischeren Betrieb ermöglichen (bspw. elektrische Schulungsflugzeuge, Windenstart für Segelflugzeuge, Integration von Drohnen).

**BAM:** Die Luftfahrt ist eine volatile Industrie und handelt meist sehr kurzfristig. Trotzdem der Versuch eines Weitblicks: Wo sehen Sie den Flughafen Bern an seinem 100. Geburtstag?

**Urs Ryf:** Der Blick in die Kristallkugel ist schwierig. Ich gehe davon aus, dass das Mo-

bilitätsbedürfnis des Menschen unverändert sein und die Nachfrage nach Flugreisen weiter zunehmen wird. Der weit verbreitete Einsatz von CO<sub>2</sub>-neutralem Treibstoff wird das Fliegen zusätzlich attraktiv machen. Die drei grossen Flughäfen in der Schweiz werden zunehmend an ihre Kapazitätsgrenzen stossen. Ab Bern werden täglich mehrere Direktflüge zu den 2-3 wichtigsten Verkehrsknotenpunkten in Europa angeboten. Im Chartersegment wird ein attraktives Angebot im Sommer mit einigen Destinationen im Winter ergänzt. Die Regierungsflüge sowie die kommerziellen Geschäftsflüge werden weiterhin ein wichtiges Standbein bilden. Die Leichtaviatik wird dank Elektrifizierung wieder an Attraktivität gewinnen. Zudem werden wir erste Serienmodelle von elektrischen Flugtaxi sehen.

**BAM:** Vielen Dank für das Interview! **CR**

## Urs Ryf (54)

wohnt in Kerzers, ist verheiratet und hat einen Sohn.  
Er hat die fliegerische Vorschulung auf dem Flughafen Bern absolviert und war Berufsmilitärpilot und Fluglehrer bei der Luftwaffe, Flottenchef Tiger F-5 und Staffelkommandant F/A 18.  
Im Zivilen hat er ein Betriebswirtschaftsstudium an der Uni Bern absolviert sowie in Montreal ein Executive Aviation M.B.A. abgeschlossen. Er war Dozent an der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften und bei der Flugsicherung Skyguide COO und Mitglied der Geschäftsleitung. Als Selbständiger hat er mit seiner Firma ryf solutions nationale und internationale Unternehmen und Behörden im Luftfahrtgeschäft beraten.

# « Je me réjouis de pouvoir me confronter à ce grand défi »

Dès le 1<sup>er</sup> juillet de cette année, Urs Ryf est CEO de l'aéroport de Berne.

■ **Bern Airport Magazin (BAM):** Vous étiez le candidat souhaité pour la direction opérative de l'aéroport de la ville fédérale et vous avez repris cette fonction en une phase exigeante. Quelle a été votre première impression ?

**Urs Ryf:** l'accueil cordial et ouvert de tous les collaborateurs, clients et partenaires m'a donné dès le premier jour le sentiment d'être un membre à part entière du team. Je me réjouis chaque jour de ce qui m'attend, de rencontrer des collaborateurs qui montrent de l'enthousiasme et de la motivation pour leur travail et qui s'engage à fond dans leur engagement professionnel. En parallèle je sens auprès des collaborateurs une

certaine insécurité au vu de la situation tendue du trafic et du personnel.

**BAM:** Depuis plus d'une année le « Homebase-Carriers » bernois a suspendu l'activité de SkyWork Airlines. Un pilier important de l'aéroport s'est effondré. Comment composez-vous avec cette situation ?

**UR:** L'aéroport se trouve momentanément dans une phase transitoire. Pour le niveau actuel de trafic, nous disposons actuellement d'un personnel surnuméraire. Mais comme nous planifions pour l'année en cours à nouveau davantage de trafic de charter et de ligne, il n'est pas judicieux d'adapter les processus en matière de sécurité et de réduire le personnel. Il est important de comprendre pourquoi SkyWork Airlines a échoué. La demande des dernières années a démontré que des correspondances aériennes à partir de Berne →

correspondent à un véritable besoin, aussi bien pour les voyageurs d'affaires que pour les touristes. Les passagers apprécient l'accessibilité parfaite et le temps minimum dévolu aux formalités d'embarquement.

**BAM:** Par bonheur le programme 2019 des vols d'été a pu être réalisé. Comment les vols charters et de ligne ont pu être assurés alors que SkyWork Airlines a été supprimé?  
**UR:** Comme dans les années précédentes, les organisations de voyage désiraient pour l'année en cours une offre attractive dans le domaine des charters d'été. Malheureusement Helvetic Airways n'était pas en mesure de répondre à la production désirée à partir de Berne, à cause du déplacement de Fokker 100 et Embraer 190. En conséquence ce sont au total 5 destinations qui ont été programmées, dont 3 destinations assumées par Helvetic et respectivement une destination assumée par Zimex Aviation et People's. Dans l'année courante il n'y a pas de vols de ligne ou de charter stationnés à Berne. Tous les vols ont lieu à partir de leur destination en direction de Berne et retour (des vols dénommés vols W).

**BAM:** L'aéroport de la ville fédérale couvre une région relativement grande. Le nombre de passagers des dernières années est donc important et démontre qu'il existe un besoin. Prévoyez-vous bientôt des vols de ligne?

**UR:** Les organisations de voyage prévoient à nouveau pour l'année à venir une offre attractive de vols au départ de Berne. C'est un pilier important pour l'aéroport, malheureusement il n'est que saisonnier. Pour cette raison nous sommes en discussion avec diverses compagnies d'aviation, en vue d'assurer de nouveau des lignes de correspondance journalières à destination de 1 à 2 points de jonction. En point de mire figure une liaison avec Munich. Cela correspond à un besoin réel du marché. Mais il n'est pas réaliste d'offrir, à l'avenir, autant de destinations que par le passé.

**BAM:** En ce moment circulent des mots-clés comme « honte au trafic aérien ». Le trafic aérien est considéré comme le destructeur numéro 1 du climat. Devons-nous vraiment avoir mauvaise conscience quand nous montons dans un avion?

**UR:** Pas du tout. Actuellement le trafic aérien représente le 2,5–2,8 pour cent de toutes les émissions de CO<sub>2</sub> sur la planète. La quote-part du trafic routier représente le 18,2 pour cent et celle de la production d'électricité et de chauffage est de 41,5 pour cent. Indépendamment du trafic aérien il me semble cependant important que le consommateur s'interroge et

prenne conscience de l'importance des thèmes environnementaux dans tous les domaines de la vie. Le trafic aérien poursuit le but de voler avec un CO<sub>2</sub> complètement neutre d'ici les années à venir. Dès le début de l'année nous compensons les émissions produites de CO<sub>2</sub> pour les passagers s'envolant de Berne en soutenant le « plant-for-the-planet » qui s'occupe de la reforestation.

**BAM:** Le vol aérien est une industrie volatile qui n'agit principalement qu'à court terme, bien qu'il essaie d'avoir une vision globale. Où voyez-vous l'aéroport de Berne à son centième anniversaire?

**UR:** La vision dans la boule de cristal est difficile. Je suis de l'avis que les besoins de mobilité au sein de la population resteront inchangés et que la demande dans le voyage en mode aérien va continuer d'augmenter. L'entrée en action à large mesure d'un carburant à caractère CO<sub>2</sub> neutre va rendre le trafic aérien encore plus attractif. Les trois grands aéroports de Suisse vont bientôt atteindre leurs limites de capacité. L'aéroport de Berne va offrir journalièrement plusieurs vols directs à destination des 2 à 3 points de jonction en Europe. Dans le segment des vols charters, on enregistrera une offre attractive en été, avec quelques destinations en hiver. Les vols au service de l'administration ainsi que les vols d'affaires



Urs Ryf a été pilote militaire et instructeur de vol dans l'aviation militaire, chef de flotte Tiger F-5 et commandant d'escadron F/A 18.

### Urs Ryf (54)

Urs Ryf (54 ans) habite à Kerzers. Il est marié et a un fils.

Il a réalisé le cours préparatoire de vol à l'aéroport de Berne. Il a été pilote militaire et instructeur de vol dans l'aviation militaire, chef de flotte Tiger F-5 et commandant d'escadron F/A 18.

Dans le civil il a réalisé des études d'économie à l'Université de Berne, un Executive Aviation M.B.A. à Montréal. Il a été professeur à la haute école pour les sciences appliquées de Zurich, dans la sécurité aérienne Skyguide COO, et membre de la direction. Comme indépendant il a créé l'entreprise « ryf solutions » et conseillé ainsi des entreprises nationales et internationales ainsi que des autorités actives dans le trafic aérien.

commerciaux vont demeurer un pilier de notre activité. L'aviation légère va gagner en attractivité grâce à l'électrification. De plus nous allons voir se développer des modèles en série de taxis volants électriques.

**BAM:** Merci pour l'interview! **CR**

# Leiser landen hilft auch Bern

Versuche in Zürich mit lärmreduzierten Anflügen betreffen den Flughafen Bern nicht direkt. Aber künftig profitieren Airlines, Flughäfen und Anwohner weltweit.

Die Landung gehört zu den arbeitsintensivsten Phasen eines Fluges. Zusätzliche Auflagen für einen lärm-optimierten Anflug sind daher im Cockpit nicht willkommen. Aber genau solche lärmreduzierte Anflüge sind Zukunft. Denn weniger Lärm heisst weniger Verbrauch, weniger Schadstoffe und geringere Kosten.

Das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) hat deshalb das Pilotenassistenz-System LNAS (Low Noise Augmentation System) entwickelt. Die Anzeige basiert auf den realen Flugzeug-, Flug- und Navigationsdaten und zeigt das Anflugprofil bis auf die Stabilisierungshöhe von 300 Meter über Grund. Die optimalen Zeitpunkte für das Setzen der Landeklappen und das Ausfahren des Fahrwerks sind klar markiert. Neue Vorgaben der Flugsicherung und ändernde Windverhältnisse sind rasch gespeichert.

### Lärmreduktion ist messbar

Sobald das Flugzeug bezüglich Lage und Energie stabilisiert auf 300 m/G ankommt, haben die Piloten dank des LNAS ohne Zusatzaufwand einen lärm-optimierten Anflug realisiert: Sie sind von der Reiseflughöhe mit Leerlauf-Leistung, minimalem Einsatz der Bremsklappen und optimal terminiertem Ausfahren von Landeklappen und Fahrwerk angefliegen. Die Eidg. Materialprüfungsanstalt Empa, verantwortlich für die Lärm-messungen, veranschlagt die resultierende Lärmreduktion auf 4 dB. Ob die überflogenen Anwohner den Unterschied merken, ist



Noch erscheinen die LNAS-Daten auf dem «Electronic Flight Bag» neben dem Piloten. Künftig sind die Angaben im Flight Management System integriert.

schwer zu sagen. Unbestreitbar ist jedoch, dass die Immissionen eines solchen Anflugs geringer sind. Die Lufthansa erprobt bald ein einfacheres LNAS auf achtzig Airbus A320. Ihre Erfahrungen dürften helfen, die Anzeige der LNAS-Informationen im Cockpit definitiv zu positionieren. Die Entwickler möchten dann mit

dem LNAS die Mehrzahl von heute noch «unruhigen» Anflugverfahren glätten. Dafür ist viel Koordination mit der Flugsicherung nötig. Aber irgendwann kommen die Ergebnisse auch den Anwohnern von Regionalflughäfen zugute!

**Sam Iselin**



Forschungsflugzeug A320 der DLR in Dübendorf.

### Drei Partner

Siebzig lärm-optimierte Anflüge flog der DLR-Airbus im September 2019 auf die Piste 14 in Kloten. Die Partner Swiss Skylab Foundation (Leitung), das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR, LNAS) und die Empa (Lärm-messungen mit sonAIR) werden die gewonnenen Daten gemeinsam auswerten.



# ARMIN STROM AG, BIEL

Uhrenhersteller für Liebhaber höchster Verarbeitungsqualität und der Haute Horlogerie.

■ Namensgeber der heutigen Uhrenmanufaktur in Biel ist Armin Strom, ein Burgdorfer Uhrmacher. Er beherrschte die Kunst des Skelettierens und erlangte nach der Uhren- und Schmuckmesse 1984 die Anerkennung durch die internationale Fachwelt. Kunden aus aller Welt begannen sich für die Meisterstücke des Burgdorfers zu interessieren. Aber auch für renommierte Uhrenfirmen konnte er Kleinserien von Hand skelettieren. Armin Strom erlangte 1991 einen Eintrag ins Guinnessbuch der Rekorde mit der kleinsten handskelettierten Damenuhr der Welt. Sie ist in ihrer Art bis heute unübertroffen.

## Skelettieren, hohe Kunst des Weglassens

Unter Skelettieren versteht man in der Uhrenindustrie das kunstvolle Ausschneiden von Ornamenten aus den tragenden Teilen des Uhrwerks. Berühmtes Beispiel ist die vom Meisteruhrmacher Louis Breguet im 18. Jahrhundert für die französische Königin angefertigte Taschenuhr «Marie-Antoinette». Durch das Skelettieren wird das Uhrwerk transparent und dessen Funktionen können von aussen betrachtet werden. Jedes Werk ist durch diese handwerkliche Kunst ein Unikat.

## Jungunternehmer gründen die Armin Strom AG, Biel

Kein Wunder also, dass sich Serge Michel und sein Jugendfreund und Uhrmacher Claude Greisler für diese Handwerkskunst begeisterten. Nachdem sich Armin Strom für eine Nachfolge zu interessieren begann, entwarfen sie ehrgeizige Pläne, um die Technik des Skelettierens und der Haute Horlogerie zu bewahren und zu einer leistungsfähigen Manufaktur weiterzuentwickeln. 2006 wurde der Traum zur Realität: Die Armin Strom AG wird gegründet und getragen von einem engagierten Investor, durch ein enthusiastisches Team und durch Armin Strom selbst, der sein Know-How an die Jungen weitergibt. Bereits 2009 zog die junge Firma in die heutigen Liegenschaften in der Uhrenstadt Biel.

## Innovation

Heute ist das Unternehmen auf eine mit modernsten Fertigungsmaschinen ausgerüstete Manufaktur mit hochqualifizierten Fachleuten angewachsen. Bisherige Meilensteine: Entwicklung und Herstellung eigener Uhrwerke. Erreichte Fertigungstiefe 97%. Tourbillon-Technologie. Weltneuheit: Synchronisation zweier getrennter Uhrwerke nach dreijähriger Entwicklungsarbeit gelungen, «Resonance». Die weltweite Nachfrage nach den Uhren von Armin Strom AG beweist das ungebrochene Interesse an handveredelten Preziosen mit zeitgenössischem Design.

### Kontakt für weitere Informationen

Thierry Hess | t.hess@arminstrom.com  
+41 32 343 33 44  
ARMIN STROM AG | Bözingenstrasse 46,  
CH-2502 Biel-Bienne  
www.arminstrom.com



Bild oben: Die Manufaktur beschäftigt hochqualifizierte Fachleute.

Links aussen: Serge Michel (l.) und Claude Greisler.

Links: Nur eine Handvoll Uhrmacher beherrschen das Resonance Prinzip.



# Airport-Infos

WWW.BERNAIRPORT.CH

## Öffnungszeiten Flughafen

- Terminal öffnet 1 h vor dem ersten Flug
- ouverture du terminal : 1 h avant le 1<sup>er</sup> vol
- terminal opens 1 h before first flight

## Flughafen Zentrale

- informations générales 031 960 21 11
- general enquiries info@bernaairport.ch

## Flughafenpolizei

- police de l'aéroport 031 960 23 11
- airport police

## Reservierungen & Buchungen

- Ticketoffice 031 960 21 21
- ticketing@bernaairport.ch

## Lost & Found

- objets perdus 031 960 21 59
- lostandfound@bernaairport.ch

## Assistance

- 031 960 21 31
- groundservices@bernaairport.ch

## WLAN

- Gratis-Zugang im Terminal
- Wi-Fi-Name QUICKLINE-FREE-WLAN

## Restaurants

- Gribi's Eat & Drink 031 961 47 47
- Charly's Check-in 031 964 07 50

## BERNMOBIL Bus 160

- www.bernmobil.ch
- Direkte Anreise ab Bahnhof Belp alle 15 Minuten
- Liaison directe de Belp gare chaque 15 minutes
- From S-Bahn railway station Belp every 15 minutes

## S-Bahn / Bus

- www.sbb.ch
- Anreise mit Zug und Bus zum Bahnhof Belp
- À la gare de Belp par train et bus
- To railway station Belp by train and bus

## Parking

- www.bernaairport.ch/parking
- 1 Tag ab CHF 10.- / 1 Woche ab CHF 50.-
- 1 jour dès CHF 10.- / 1 semaine dès CHF 50.-
- 1 day from CHF 10.- / 1 week from CHF 50.-

# BERN AIRPORT

## Herausgeber/Verlagsgemeinschaft

Flughafen Bern AG / Berner Aero-Club (BAeC) / Interessengemeinschaft Berner Luftverkehr (IGBL) / Verein pro belpmoos / Flugzeugerkennung Bern (FEBE)

## Redaktionskoordination/Gestaltung

Elisabeth Schenk, TopDesk-Design, Hangweg 20, 3125 Toffen  
079 423 49 52, e.schenk@topdesk-design.ch

## Redaktionsteam

Andreas Fuhrmann, Charles Riesen

## Inserate, Druck, Spedition

Ast & Fischer AG, Seftigenstrasse 310, 3084 Wabern  
031 963 11 11, info@ast-fischer.ch

## Papier

MultiArt Silk, hochweiss, FSC, 135 g/m<sup>2</sup>, geliefert durch Papyrus Schweiz AG  
www.papyrus.com PAPYRUS

## Auflage

8000 Exemplare

## Erscheinungsweise

März / Oktober

## Mitarbeitende dieser Nummer

José González, Ruth Neidhart, Urs Ryf, Christian Wasserfallen, Katharina Rufer, Valentin Lagger, Eduard Inäbnit, Léon André, Roger Lehmann, Michael Genner, Ramon Leibundgut, Sam Iselin, Barbara Deutsch, Martin Leibundgut, Daniel Dubouloz, Ueli von Niederhäusern, www.guterText.ch



Fotos: Misha Kallauer

# «ASTrein» – gelebte Nachhaltigkeit bei AST & FISCHER



Die AST & FISCHER AG nimmt ihre unternehmerische Verantwortung auf allen Ebenen wahr. Unter dem Label «ASTrein» lanciert das Berner Medienhaus zahlreiche innovative Massnahmen und treibt die Suche nach umweltschonenden Lösungen voran.

■ Nicht erst die Klimabewegung hat klar gemacht, wie wichtig der verantwortungsvolle Umgang mit natürlichen Ressourcen ist. Nachhaltigkeit in allen relevanten Gebieten ist gefragt. Dabei bietet das grafische Gewerbe verschiedenste Ansätze, ökologisch zu handeln.

## «ASTrein» – Offsetdruck ohne Schadstoffe

Die AST & FISCHER AG legt jedem Arbeitsschritt das Ziel zugrunde, umweltfreundlich und nachhaltig zu handeln – oder eben «ASTrein». So setzt sie als erstes Unternehmen weltweit und bisher einziges in der Schweiz im Offsetdruck auf die schadstofffreien PURE-Druckfarben von Epple. Diese sind frei von Mineralöl, Metalltrocknern, Photoinitiatoren und Trocknungsmitteln. Zusätzlich spart der Einsatz von PURE Energie.

## «ASTrein»: Lösungsmittelfreier Druckprozess

Ein weiterer Baustein des umweltschonenden Druckprozesses ist der vollständige Ver-

zicht auf Produkte, die flüchtige organische Verbindungen (VOC) aufweisen. So werden alle Maschinen ohne Isopropylalkohol betrieben, was die VOC-Emissionen reduziert, die CO<sub>2</sub>-Bilanz anhaltend verbessert und sowohl das Klima wie auch die Gesundheit der Mitarbeitenden schont.

## «ASTrein»: Das Magazin in der Bio-Folie und ohne Plastik

Auch bei der Auslieferung der hochwertigen Druckerzeugnisse setzt die AST & FISCHER AG auf innovative Lösungen: Im Kampf gegen Plastikberge werden ab sofort sämtliche Zeitschriften und Magazine in Bio-Folie eingeschweisst. Bio-Folie? Genau! Sie wird aus Abfällen der Kartoffelindustrie hergestellt und ist mit dem normalen Grünabfall industriell rezyklierbar.

## «ASTrein» Elektroautos schnell und komfortabel aufladen

Und das Unternehmen engagiert sich über den reinen Produktionsbetrieb hinaus für die Umwelt. Nicht nur setzt es ein erstes Elek-

troauto ein, sondern stellt Kunden im Businesspark Grünau in Wabern neu auch eine Wall Box für das schnelle, komfortable und kostenlose Laden von E-Autos zur Verfügung. Übrigens: 2020/2021 wird der Businesspark Grünau mit Solarpanels ausgerüstet und damit Sonnenenergie aktiv zur Energiegewinnung eingesetzt.

## «ASTrein» – zertifiziert nach Norm ISO 14001

Klimaneutrales Drucken, VOC-Reduktion, FSC-Zertifikation, Strom aus zertifizierten Wasserkraftwerken – die Massnahmen zeugen vom Engagement von AST & FISCHER zum Schutz der Umwelt. Dem Beweis des hohen Standards dieses Handelns dient die per August 2019 erfolgte Zertifizierung nach Norm ISO 14001, die weltweit gültige Kriterien für effiziente und wirksame Umweltmanagementsysteme definiert.

Die Bestrebungen von AST & FISCHER gehen weiter – in der festen Überzeugung, dass glaubwürdiger Umweltschutz ein fester Bestandteil einer auf nachhaltigen Erfolg ausgerichteten Unternehmenskultur ist.



### AST & FISCHER AG

AST & FISCHER konzipiert, produziert und vertreibt digitale und gedruckte Publikationen in höchster Qualität – von der Idee bis zur Umsetzung. Das Unternehmen setzt intelligente Publikationssysteme ein und wendet all-gemein gültige Industriestandards an – Qualität ist bei AST & FISCHER kein Versprechen, sondern Garantie. Möglich macht dies ein Team, welches die Wünsche der Kunden zuverlässig, sicher, innovativ und fleissig erfüllt. [www.ast-fischer.ch](http://www.ast-fischer.ch)

# Open-Air-Kino am Flughafen Bern



Kino einmal ganz anders – eine Filmvorführung mitten auf dem Vorfeld, direkt bei den Flugzeugen und Helikoptern sowie ein kulinarisches Angebot mit Foodtruck-Ambiente: Das alles konnten zahlreiche Kinobesucher am Flughafen Bern erleben.

■ Anlässlich des 90-Jahr-Jubiläums des Flughafens Bern entstand das erste Open-Air-Kino am Flughafen Bern. Vom 4. bis 7. September 2019 wurden in dieser einmaligen Location sowohl ältere als auch aktuelle Filme gezeigt. Jeden Abend wurde ein Teil des Vorfelds ausgezont und in ein Open-Air-Kino umgewandelt. Liegestühle reichten sich aneinander und die grosse, aufblasbare Leinwand war ein ungewöhnlicher Blickfang vor dem Hangar 6.

## Kino direkt bei den Flugzeugen und Helikoptern

Die Lage direkt auf dem Vorfeld war einmalig und so kamen zahlreiche Besucher in den Genuss eines unvergesslichen und einzigartigen Spätsommerabends. Das Wetter spielte zum Glück grösstenteils mit und dank den Decken, die verteilt wurden, konnten die Be-

sucher trotz der kühlen Temperaturen die Filme geniessen.

## Gemütlicher Gastronomiebereich mit Pop-Up-Restaurant und Foodtrucks

Auch kulinarisch wurde einiges geboten. Ein bedientes Pop-Up-Restaurant, Foodtrucks und eine Bar sorgten für ein gemütliches Foodtruck-Ambiente und waren auch für Laufkundschaft offen. Von Burger, Pommes und Currygerichten über Flammkuchen, Crêpes und Glacé war alles zu haben. Besonders beliebt waren Fondue und Glühwein – wohl auch wegen den schon fast herbstlichen Temperaturen.

## Rundflüge mit Swiss Helicopter

Dank einem Spezialangebot von Swiss Helicopter konnten zahlreiche Besucher kurzfristig einen Helikopterflug über die Stadt Bern buchen und so den Flughafen auch einmal von oben geniessen – mit etwas Glück inklusive Sonnenuntergangsstimmung.

## Herzlichen Dank den Sponsoren und Partnern

Möglich gemacht haben diesen Event zahlreiche Sponsoren und Partner: TUI als Hauptsponsor, Belpmoos Reisen, Hotelplan, Swiss Helicopter und Universal Mallorca Ferien als Co-Partner und schliesslich Airmatec, alpavation und Born Consulting als Film-presenting Partner. Dieses Projekt wurde zudem unterstützt durch den BEKB Förderfonds.

## Einmal ist keinmal

Wir dürfen auf einen sehr erfolgreichen Event zurückblicken und sind zuversichtlich, dass

es im nächsten Jahr eine weitere Ausgabe geben wird. Die Location ist einfach perfekt für ein einzigartiges Kinoerlebnis!

Barbara Deutsch



# Flughäfen sind wichtige Standortfaktoren – auch mit positiven Umwelteffekten

Flughäfen übernehmen im Verkehrs- und Wirtschaftssystem der heutigen Mobilitätsgesellschaft eine wichtige Funktion. So gilt ein funktionsstüchtiger Luftverkehr als wichtiger Indikator der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit und Bedeutung einer Region. Gleichzeitig wächst die Opposition der Anwohner sowie der Umweltschutzkreise, die einerseits gegen Lärm- und Luftbelastung ankämpfen, andererseits die tatsächliche wirtschaftliche Bedeutung eines Flughafens in Frage stellen.

(Andreas Walker, Chance Regio-Flughafen)

■ Der Flughafen Bern mit seiner modernen Infrastruktur der kurzen Wege – aber auch mit seiner zentralen Lage ist seit vielen Jahren ein Standortfaktor. Bern ist damit auch weltweit in verschiedenen Portalen präsent – ein nicht zu unterschätzender Fakt.

## Der Umweltschutz wird hoch gewichtet

Während vor noch nicht langer Zeit rauchende Schloten und lärmende Maschinen als Zeichen boomender Wirtschaft bejubelt worden sind, wurde bald erkannt, dass die Umwelt vor deren negativen Wirkungen besser zu schützen ist. Dazu wurden Gesetze und Grenzwerte erlassen.

Die Alpar AG (heute Flughafen Bern AG) setzte sich schon früh zum Ziel, den Flughafen einerseits als wichtigen Standortfaktor zu erhalten und andererseits gleichzeitig eine Vorreiterrolle im Umweltschutz wahrzunehmen.

## Das Umweltgutachten zeigt die Handlungsfelder an

Ein umfassender Umweltbericht über den Flughafen zeigte auf, dass der Flughafen viele positive Effekte auf die Umwelt hat, insbesondere bei Flora und Fauna. Andererseits konnten gezielt Verbesserungen vorgenommen werden, wo dies nötig war.

Der Bericht umfasst:

- die Luft
- den Lärm und die Emissionen
- das Wasser
- den Boden
- die Flora und Fauna.



Hightech und Natur im Einklang.

## Die Lärm-/Abgasemissionen im Fokus des Flughafens

Ein ganzes Paket an Massnahmen brachte massive Verbesserungen.

Die Flugbewegungsanzahl wurde mit Lärm- und Emissionszuschlag gesteuert, als erster Flughafen der Schweiz wurden die Piloten in Lärm- und Emissionskursen geschult. Besondere operationelle Verfahren zur Lärm- und Emissionsminderung führten zu einer deutlichen Verbesserung.

Mit Planwerken zu den gesetzlichen Grenzwerten wurden die Auswirkungen periodisch erfasst. Der so aktualisierte, auf jede einzelne Parzelle bezogene Kataster-Plan dient als Planungsgrundlage für die Anrainergemeinden, welche durch Erweiterung der Bauzonen profitieren.

Die Immissionsgrenzwerte nach Umweltschutzgesetz sind in allen Anrainergemeinden eingehalten, mit Ausnahme der Gebäude am Flughafenperimeter.

## Der Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) gibt Planungssicherheit

Der SIL ist das Planungs- und Koordinationsinstrument des Bundes für die zivile Luftfahrt. Er legt die Ziele und Vorgaben für die Infrastruktur der Zivilluftfahrt für die Behörden verbindlich fest, so auch für den Flughafen Bern. Der Zweck, das beanspruchte Areal,

die Grundzüge der Nutzung, die Erschließung sowie die Rahmenbedingungen zum Betrieb des Flughafens sind darin festgehalten. Zudem werden die Auswirkungen auf Raum und Umwelt aufgezeigt. Dazu zählen auch die Flugbewegungen, welche für Bern auf maximal 75 000 festgelegt sind.

Elisabeth Schenk



Oben: Der Smiley begrüsst die Passagiere.  
Unten: Ein Flughafen ist auch eine grüne Oase.

# Der Flughafen Bern pflanzt Bäume für die Umwelt

Im Mai 2019 hat sich der Flughafen Bern definitiv entschieden, seine gesellschaftliche Verantwortung gegenüber der Zukunft unserer Kinder und Jugendlichen noch vermehrt wahrzunehmen.



der 205 Milliarden Tonnen Kohlenstoff speichern und wären somit die effektivste Massnahme gegen den Klimawandel. Der Anteil der CO<sub>2</sub>-Emissionen aus dem weltweiten Luftverkehr am weltweiten, durch Menschen verursachten fossilen CO<sub>2</sub>-Ausstoss wird auf 2,5–2,8% geschätzt. Es ist uns dennoch ein grosses Anliegen, ein Zeichen zu setzen. In jedem gepflanzten Baum sehen wir ein Symbol für die Klimagerechtigkeit. Zudem können Flugpassagiere mithelfen, indem sie ihren persönlichen CO<sub>2</sub>-Ausstoss reduzieren und nicht vermeidbare Emissionen kompensieren.

Martin Leibundgut

■ Er unterstützt rückwirkend ab 1. Januar 2019 die Kinder- und Jugendinitiative Plant-for-the-Planet mit einer halbjährlichen Spende, die anhand der verursachten CO<sub>2</sub>-Emissionen durch die ab Bern gereisten Passagiere im Linien- und Charterverkehr berechnet wird. Mit dieser Spende werden Bäume auf der eigenen Pflanzfläche der Plant-for-the-Planet-Foundation auf der Yucatán-Halbinsel in Mexiko gepflanzt und gepflegt. In dieser Region wachsen die Bäume – im Vergleich zu unseren Breitengraden – rund vier Mal so schnell. Dieses schnellere Wachstum hat eine höhere CO<sub>2</sub>-Bindung zur Folge. Die Aufforstung in Mexiko wird vom Crowther Lab an der ETH Zürich begleitet und wissenschaftlich ausgewertet.

Bäume leisten einen beachtlichen Beitrag zum Klimaschutz. Sie verwenden für den Biomassenaufbau im Zuge der Photosynthese lediglich den Kohlenstoff und setzen den Sauerstoff wieder frei. Um den Entzug von CO<sub>2</sub> aus der Atmosphäre zu berechnen, muss der Kohlenstoffgehalt eines Baumes mit dem Faktor 3,67 multipliziert werden. In 20 Jahren bindet ein Baum durchschnittlich 200 kg CO<sub>2</sub>. Eine Studie, die von Forschern der ETH Zürich durchgeführt wurde, sagt aus, dass unter den aktuellen klimatischen Bedingungen die Erde mit rund 4,4 Milliarden Hektar Wald

bedeckt sein könnte. Das sind 1,6 Milliarden mehr als die derzeit vorhandenen 2,8 Milliarden Hektar. Von diesen 1,6 Milliarden Hektar erfüllen 0,9 Milliarden Hektar das Kriterium nicht, von Menschen genutzt zu werden. Derzeit stünde also ein Gebiet von der Grösse der USA für die Aufforstung zur Verfügung. Einst herangewachsen, könnten diese neuen Wäl-



# Keine Hilfsflüge ohne Mechaniker

Der in Australien stationierte Schweizer Thomas Bärtschi brachte es auf den Punkt: Flugzeugmechaniker machen das Fliegen erst möglich und deren Ausbildung soll gefördert werden, wie er am diesjährigen Begegnungstag der christlichen, humanitären Fluggesellschaft MAF (Mission Aviation Fellowship) auf dem Flughafen Bern am 10. August 2019 berichtete.

■ «Vor zehn Jahren war der beste Zeitpunkt, um neue Mechaniker auszubilden, der zweitbeste Zeitpunkt ist heute», so Thomas Bärtschi, Chefmechaniker bei MAF in Arnhemland, Australien. Flugzeugmechaniker hat es allgemein zu wenige, auch bei MAF. Die weltweit tätige NGO fliegt im Northern Territory auf einem dünn besiedelten Gebiet, das zweieinhalb Mal so gross ist wie die Schweiz, in die sogenannten Homelands, die von Aborigines bewohnt sind. Lehrer, Ärzte, Behörden und Fracht erreichen so die abgelegensten Siedlungen.

## Neuer Leiter von MAF Schweiz

Der in Pension gehende Hansjörg Leutwyler übergab die Führung anlässlich dieses Events nach sieben Jahren als CEO von MAF Schweiz und total 22 Jahren bei MAF an Thomas Beyeler, ehemaliger Militärpilot der Schweizer Luftwaffe. Die letzten vier Jahre fungierte dieser als Operations Manager und Fluglehrer beim MAF Flight Training Centre in Mareeba in Nordostaustralien.

Daniel Dubouloz



Berichte von MAF-Piloten aus Übersee.



Stabsübergabe an den neuen CEO.

# Zum Hinschied von Alex Gribi

Am Sonntag, 8. September 2019, verschied nach schwerer Erkrankung Alex Gribi im Alter von 76 Jahren.



■ Alex Gribi war Pilot, Fluglehrer und Unternehmer. Er prägte als Nachfolger seines Vaters Franz die Geschicke der GRIBAIR, später der SKYWORK AG, des Terminal Nord und damit des Berner Flughafens.

Bereits mit 21 Jahren war Gribi im Besitz sämtlicher Berufspiloten- und Fluglehrerlizenzen für Flugzeuge und Helikopter. 1983 gründete er seine eigene Fluggesellschaft, die SKYWORK AG. Im Jahre 1989 kaufte Alex Gribi seinen ersten Business-Jet und bildete darauf als erste Schweizer Jet-Flugschule zahlreiche Berufspiloten aus. Als Sachverständiger für das Bundesamt für Zivilluftfahrt nahm er während über 30 Jahren zahlreiche offizielle Prüfungen ab.

Durch grossen Einsatz und aufgrund des europaweit entstandenen Bekanntheitsgrades operierte die auf dem Flughafen Bern beheimatete SKYWORK im Jahre 2000 sechs modernste Business-Jets, von welchen ein Gross-

teil von Alex Gribi in den amerikanischen Herstellerwerken bestellt, dort testgefliegen und nach Bern überfliegen worden sind.

Um die vor bald 70 Jahren begonnene Familientradition auf dem Flughafen Bern mit seinen Zwillingssöhnen Matteo und Manuel fortzusetzen, beschloss Alex Gribi beim Verkauf der SKYWORK, seinen privaten, 9-plätzig Business-Jet weiter zu betreiben. Dazu gründete er 2011 die Fluggesellschaft ALPINE SKY JETS AG, welche unter der Leitung seiner Söhne wiederum auf dem Terminal Nord des Flughafens Bern angesiedelt wurde.

«Wer im Gedenken verbleibt, ist nicht tot.» Die Berner-Aviatik-Gemeinde wird Alex Gribi in bester Erinnerung behalten.

Charles Riesen, VR Flughafen Bern AG

NATIONAL- UND STÄNDERATSWAHLEN  
20. OKTOBER 2019

# Wählen Sie wichtige Stimmen für den Flughafen Bern ins nationale Parlament!

■ Auf nationaler Ebene werden vermehrt luftfahrtpolitische Entscheide gefällt, welche die Weiterentwicklung und Zukunft der Regionalflugplätze und damit auch den Flughafen Bern massgeblich tangieren. Deshalb ist es wichtig, dass Sie Persönlichkeiten zur Wahl

ins nationale Parlament verhelfen, die sich mit ihrer Mitgliedschaft bei der IGBL/PGL klar zum Bern Airport bekennen. Setzen Sie Ihre Favoriten zweimal auf Ihre Nationalratsliste und unterstützen Sie die Ständeratskandidaten.

## Ständerat

### NEU



**Christa Markwalder**  
Nationalrätin FDP



**Werner Salzmann**  
Nationalrat SVP

## Nationalrat

### BISHER



**Erich Hess, Bern**  
Unternehmer, Lastwagenführer,  
Nationalrat SVP  
Liste 1, Nr. 01.04.0



**Christa Markwalder, Burgdorf**  
Juristin,  
Nationalrätin FDP  
Liste 9, Nr. 09.01.6



**Dr. Albert Rösti, Uetendorf**  
Ing. Agr. ETH,  
Gemeindepräsident,  
Nationalrat SVP  
Liste 1, Nr. 01.06.6



**Werner Salzmann, Mülchi**  
dipl. Ing. Agr. FH, Chefexperte Landwirtschaft,  
Nationalrat SVP  
Liste 1, Nr. 01.07.4



**Heinz Siegenthaler, Rüti bei Büren**  
Meisterlandwirt,  
Nationalrat BDP  
Liste 07, Nr. 07.02.1



**Christian Wasserfallen, Bern**  
dipl. Maschinen-Ingenieur FH,  
Nationalrat FDP,  
Präsident IGBL  
Liste 9, Nr. 09.02.4

## Nationalrat

### NEU



**Daniel Arn, Muri b. Bern**  
Unternehmer,  
Grossrat FDP, Vorstand IGBL  
Liste 9, Nr. 09.03.2



**Claudine Esseiva, Bern**  
Betriebsökonomin,  
Stadträtin FDP  
Liste 9, Nr. 09.07.5



**Lars Guggisberg, Kirchlindach**  
Geschäftsführer,  
Grossrat SVP  
Liste 1, Nr. 01.13.9



**Dr. Adrian Haas, Bern**  
Rechtsanwalt,  
Grossrat FDP  
Liste 9, Nr. 09.11.3



**Valentin Lagger, Köniz**  
lic. rer. pol., Präsident  
Verein pro belpmoos  
Liste 21, Nr. 21.22.9



**Reto Nause, Bern**  
Gemeinderat CVP  
Liste 21, Nr. 21.01.6



**Peter Sommer, Wynigen**  
dipl. Baumeister,  
Grossrat FDP  
Liste 9, Nr. 09.23.7



**Dr. Christoph Zimmerli, Bern**  
Wirtschaftsanwalt,  
Grossrat FDP  
Liste 9, Nr. 09.24.5

## SOMMERFLUGPLAN 2019

# Herzlichen Dank an die Airlines und Reisebüros

■ Wir danken den Reisebüros, allen voran Belpmoos Reisen, Arenas The Resorts, Hotelplan, Rhomberg Reisen, TUI, Universal Mallorca Ferien und VT VACANCES für ihr klares Bekenntnis zum Flughafen Bern. Mit einem sehr grossen und aussergewöhnlichen Engagement sorgten sie dafür, dass ihre Kunden von den vielen Vorzügen des Bern Airport profitieren und beliebte Destinationen im Mittelmeerraum in- nert kürzester Reisezeit erreichen konnten.

Ein besonderer Dank geht an die Fluggesellschaften Helvetic Airways, People's und Zimex Aviation für ihre Flüge ab Bern nach Elba (Zimex Aviation), Menorca (People's), Jerez, Olbia und Palma (Helvetic Airways) und an all die Passagiere, welche durch die Crews an Bord begrüsst werden durften.

**Nationalrat Christian Wasserfallen, Präsident IGBL**



## Nachwuchsförderung wird für die Fliegerei immer wichtiger – auch der Umwelt zuliebe



Ein Teilnehmer am IKARUS-Tag-2019 (vorne im Doppelsitzer) wird in die Technik des Segelfliegers eingeführt.

Das Zeitalter, wo bei Jugendlichen der Berufsraum «Pilot» in war, ist längst vorbei. Die Zahl der Fluginteressierten ist am Sinken. Der Begriff «Flugscham» wird das Problem noch verstärken. Dabei glaubt aber niemand ernsthaft daran, dass langfristig deutlich weniger geflogen wird. Innovation ist folglich die einzige Hoffnung, die Ökologie-Bilanz der Fliegerei zu verbessern. Dies ist ohne profunde Kenntnis der Fliegerei aber nicht möglich.

### Verbesserung der Öko-Bilanz

Es ist nachvollziehbar, dass der Gemeinderat der Stadt Bern eine Unterstützung des Airports mit einer ökologischen Zielsetzung verbinden möchte. Da langfristig weltweit nicht mit einer deutlichen Reduktion der Flugbewegungen zu rechnen ist, müssen auch in der Fliegerei technische Innovationen ökologischere Lösungen erbringen. Das Elektrovelo für die Luftfahrt ist noch nicht entwickelt. Es gibt aber einige Ansätze für verbesserte Fluggeräte. Wichtige Impulse kommen teilweise aus der Leichtaviatik. Dies ist nicht überraschend, denn wer mit Segelflug begonnen hat, weiss, dass man auch mit sehr wenig technischer Energie fliegen kann. Es gilt, die Möglichkeiten für solche Entwicklungen offen zu halten. Dies kann aber nur gelingen, wenn die Aviatik genügend Nachwuchs generiert. Was die Infrastruk-

tur angeht, könnte sich Bern Airport ja als ein Sammelplatz für solche Entwicklungen etablieren.

### Ikarus-Tag 2019

Am 12. Mai 2019 hat der Berner Aero-Club bereits zum 17. Mal den Ikarus-Tag im Segelflughbereich des Airports Bern durchgeführt. 31 Jugendlichen wurden Hintergründe der Fliegerei aufgezeigt und sie hatten die Gelegenheit, in einem Segelflug-Doppelsitzer, am Doppelsteuer eines Motorflugzeugs oder im Helikopter unter Anleitung erfahrener Fluglehrer einen Schnupperflug zu machen. Ballonfahrt gehörte ebenfalls zum Angebot, wie auch erstmals die Möglichkeit, einen Helikopter-Flugsimulator zu nutzen. Die Jugendlichen hatten die Gelegenheit, den Tower zu besuchen. Zum Programm gehörten auch Flugdemonstrationen der Modellfluggruppe Riggisberg und Absprünge des Piranhas Fallschirm-Teams. Für die Verpflegung sorgte einmal mehr der Lions Club Muri. Die Rückmeldungen der Jugendlichen waren ausgesprochen positiv. Wir sind überzeugt, dass wir etliche in einer Flugschule wiedersehen werden. Erfahrungsgemäss werden pro Jahr ein bis zwei der Teilnehmer gar einen Beruf im Flugsektor wählen.

### Léon André



Das Morgen-Briefing soll u.a. aufzeigen, dass Flugvorbereitung und Sicherheit primäre Punkte der Fliegerei darstellen.



Kurz vor dem Start im Motoflugzeug mit Doppelsteuer.



Ein Besuch im Tower Bern gibt den Teilnehmern am IKARUS-Tag einen Einblick in die Tätigkeit der Fluglotsen.

## 40 Jahre Riggisberger Flugaktivitäten



40 Jahre ist es her, als etwa 20 Flugbegeisterte aus Riggisberg und Umgebung die Modellfluggruppe Riggisberg im Hinterzimmer des Restaurants Hoffnung gründeten. Von Anfang an gehörten wir dem schweizerischen und dem Berner Aero-Club und seit langem auch dem schweizerischen Modellflugverband an. 50 meist aktive Mitglieder zählt die Gruppe heute. Glücklicherweise fanden wir ein Fluggelände in Muri, wo wir im Jahr 1995 auch unser «Hüsi» aufstellen und 2015 erweitern konnten. Darum beneiden uns zu Recht viele Modellfluggruppen.

### Flugshows und Flug-Prominenz

Viele Flugfans erinnern sich sicher noch an die Heli-Treffen, die wir bei Riggisberg organisierten. Tausende von Zuschauern, Helikopter-Interessierte aus ganz Europa strömten damals nach Riggisberg und wohnten den grandiosen Schaufliegen bei. Ernst Wyler (†), Korpskommandant der Luftwaffe, gehörte auch zu den Besuchern. Helidemos mit einem grossen Super Puma und der Einsatz des legendären Mösli-Teams bleiben unvergesslich. Die Organisation war für den kleinen Verein eine Riesenarbeit, so dass wir nach 20 Austragungen auf die Weiterführung verzichteten. Wir blieben aber weiterhin sehr aktiv. Heli-piloten gehörten der Nationalmannschaft an und flogen erfolgreich Meisterschaften in vielen Weltgegenden. Sehr bekannt sind auch unsere Segelflieger, insbesondere die Familie Böhlen. Ebenfalls auf der ganzen Welt unterwegs, gewannen sie mehrere Weltmeistertitel, dazu unzählige Schweizermeistertitel. Paul Böhlen wurde 2015 vom Berner Aero-Club zum Aviatiker des Jahres gewählt. Unser Mitglied, Claudius Meier (Mac) fliegt in der Patrouille Suisse, seit diesem Jahr gar als rechter Flügelmann der berühmten Staffel. Er ist auch F/A-18 Pilot; eigentlich fliegt er alles, sogar auch Modellflugzeuge, was uns stolz macht.

### Homebase

Unser Vereinsleben findet grösstenteils in Muri auf unserer Homebase statt. Hier organisierten wir in den vergangenen Jahren Schweizermeisterschaften in Heli- und Kunstflug, wie auch regionale Wettbewerbe. Zum vierten Mal wurde auch der von uns neu ins Leben gerufene «Staffelwettkampf» durchgeführt. Das Staffelfliegen ist eine Stärke unserer MG, womit wir auch öfters zu Schaufliegen engagiert werden. Anfangs Juli 2018 hatten wir einen grossen Auftritt anlässlich der Scale-Weltmeisterschaft auf dem Flugplatz Meiringen. Da starteten wir mit einer 18er-Staffel: 3 Vampire, 3 Venom, 3 Hunter, 3 Mirage, 3 Tiger, 3 F/A-18 – also mit allen Jetkampflugzeugtypen, welche die Schweizer Armee je hatte.

### Ueli von Niederhäusern



Die Riggisberger Jet-staffel in Meiringen (links aussen).

F-16 und Super Hornet in schöner Abstimmung.



Zuschaueraufmarsch an den legendären Heli-treffen.



Erich Liechtis HiMAT, amerikanische Studie aus den frühen 70er-Jahren (Drohne).

### Vortrag Berner Aero-Club

28. November 2019, 19 Uhr, Villa Thermik:

Andreas Ryser, Experte für Natur und Umwelt im Aero-Club der Schweiz:

#### Wildtierforschung zu Fuss und aus der Luft – am Beispiel der Grossraubtiere in der Schweiz

Die Forschung an wildlebenden und meist unsichtbaren Tieren ist eine Herausforderung für Mensch und Technik. In diesem Vortrag werden die verwendeten Techniken der aktuellen Feldforschung vorgestellt. Mit Schwerpunkt auf der Grossraubtierforschung in der Schweiz werden der Einsatz traditioneller Fangmethoden ebenso wie satellitengestützte Telemetrie oder der Einsatz von Leichtflugzeugen dargestellt.

# Highlights am Berner Flughafen

Speziell schöne, interessante oder seltene Flugzeuge und Helikopter, aufgenommen von Fotografen der Flugzeugerkennung Bern FEBE.

**Infos unter: [www.BernAirNews.ch](http://www.BernAirNews.ch).**



Zu den zahlreichen Erstbesuchern am Flughafen Bern im Jahr 2019 zählt auch der Airbus A319 OE-LGJ von MJet.  
**Foto: B. Wasem, FEBE**



Der imposante Schwerlasthelikopter Kamow KA-32 ist ein gern gesehener Gast am Berner Flughafen. **Foto: C. Haag, FEBE**



Bei schönsten Bedingungen präsentiert sich die Legacy 450 D-BFIL dem Fotografen. **Foto: P. Gerber, FEBE**



Die Global 6000 N711SW konnte bei der Landung auf Piste 14 im Bild festgehalten werden. **Foto: C. Haag, FEBE**



Am 22. Juni landete K-5 Aviation erstmals mit dem Airbus A319 D-APGS am Flughafen Bern. **Foto: C. Haag, FEBE**



Mit ihrer attraktiven Bemalung zählt die Falcon 900 F-GPGK ohne Zweifel zu den schönsten Businessjets. **Foto: C. Haag, FEBE**



Im Rahmen des Formula E-Grandprix weilte die Gulfstream G5 N6JP für einige Tage am Berner Flughafen. **Foto: M. Genner, FEBE**



Regelmässig in Bern anzutreffen ist ROP Aviation, im vergangenen April erstmals mit der Gulfstream G650 N836MF. **Foto: B. Wasem, FEBE**



Für viel Aufsehen sorgte die Landung der kolumbianischen Regierungsmaschine am 20. Juni. **Foto: M. Genner, FEBE**



An einem schönen Junimorgen sonnt sich die Gulfstream G550 N386RW auf dem Tarmac. **Foto: B. Wasem, FEBE**

## Roland Jeanneret und die Piccard-Dynastie

Kein Geringerer als der bekannte Autor und Journalist Roland Jeanneret – während 20 Jahren war er die Stimme der Glückskette – berichtete Ende März auf Einladung des Vereins pro belpmoos über die Piccard-Dynastie. Jeanneret wusste über diese aussergewöhnliche Familie etliche Geschichten und Anekdoten zu erzählen, die alle Anwesenden restlos begeisterten und bisher unbekannte Facetten dieser Familie zeigten.



Auf Einladung von Vizepräsident Erich Weber (links) begeisterte Roland Jeanneret mit einem packenden Referat über die Piccard-Dynastie.

## AERO 2019

Am 13. April 2019 startete die Antonov AN-2 Richtung Bodensee. An Bord: Mitglieder von pro belpmoos und vom Antonov Verein Schweiz – 12 Flugbegeisterte mit einem gemeinsamen Ziel: die AERO 2019, die gigantische Luftfahrtmesse mit 757 Ausstellern aus 40 Ländern. Pilot Christoph Dubler und Co-Pilot Hansruedi Dubler steuerten den grössten einmotorigen Doppeldecker mit sicherer Hand via Uetliberg und Zürich über den Bodensee nach Friedrichshafen. Wegen des starken Flugverkehrs im Zusammenhang mit der AERO 2019 galt es, den zuvor reservierten Slot genau einzuhalten. Vom Flugzeug in die Ausstellung war es nur ein Katzensprung. Dann konnten die zahlreichen Neuheiten auf der weitläufigen Messe entdeckt werden. Die gute Sicht und die spannende Flugroute – der Uetliberg schien zum Greifen nahe – machten auch den Rückflug zu einem einmaligen Erlebnis.



Co-Pilot Hansruedi Dubler und Pilot Christoph Dubler nach der Landung in Friedrichshafen.



Die begeisterten Passagiere des Sonderflugs Grenchen – Friedrichshafen – Grenchen vom 13. April 2019.

## Jubiläumsflug zum 90. Geburtstag des Bern Airport

Der Wettergott muss dieses Jahr ein «Mösl-Fan» gewesen sein: Während vor 90 Jahren die Eröffnungsfeier wegen schlechtem Wetter vom 7. auf den 14. Juli 1929 verschoben werden musste, konnte am Sonntag, 14. Juli 2019, der von pro belpmoos organisierte Jubiläumsflug bei herrlichem Wetter durchgeführt werden. Gechartert wurde einmal mehr die Antonov AN-2. Pilotiert wurde die Maschine wiederum von Berufspilot Christoph Dubler und Co-Pilot Hansruedi Dubler vom Antonov Verein Schweiz. Die Route des Jubiläumsflugs wurde den Postflügen, die ab 10. Juni 1929 täglich starteten, nachempfunden und führte von Bern über Biel/Kappelen nach Basel und zurück nach Bern. An Bord der AN-2 befanden sich nicht nur 12 Passagiere, sondern auch speziell angefertigte Briefumschläge, die mit entsprechenden Datumsstempeln der Hauptpost Bern sowie einem Ankunftsstempel des EuroAirport Basel Mulhouse Freiburg versehen wurden. Auf Zwischenlandungen an den früheren «Poststationen» musste zwar verzichtet werden; der direkte Überflug über den Flughafen Basel stellte aber einen grossartigen Höhepunkt des Jubiläumsflugs dar. Der Flug zu Ehren des Mösl wurde einerseits mit einem grosszügigen Rabatt des Bern Airport, andererseits von hilfsbereiten Mitarbeitenden der Hauptpost Bern unterstützt – und vom Vizepräsidenten von pro belpmoos, Erich Weber, perfekt organisiert. Pro belpmoos gratuliert dem Bern Airport zum runden Geburtstag und freut sich auf die nächsten 90 Jahre!



Jubiläumsflug-Teilnehmende mit Piloten und Organisator (rechts).

## Mitgliederversammlung



128 Personen haben am 25. Juni 2019 – trotz tropischen Temperaturen – den Weg an die Mitgliederversammlung in den Hangar 7, der freundlicherweise wieder von den Mountainflyers zur Verfügung gestellt wurde, gefunden. Präsident Valentin Lagerer führte routiniert durch die Traktanden. Irene Graf, die neue Kassierin des Vereins, konnte die Jahresrechnung 2018/2019 mit einem kleinen Gewinn abschliessen – die Mitglieder genehmigten die Jahresrechnung denn auch einstimmig. Neu in den Vorstand gewählt wurden Irene Graf, Daniel Graf, Johanna Burlon und Roger Lehmann. Der ehemalige Präsident des Vereins, Bruno Kurth, wurde zum Revisor gewählt. Wiedergewählt wurden Valentin Lagerer (Präsident), Erich Weber, Christa Rothen, Heinz Kafader, Lars Guggisberg und Dieter Zollinger. Demissioniert haben der FDP-Grossrat Peter Moser sowie die langjährigen Revisoren Christian Lanz und Daniel Roth. Unter dem Traktandum «Verschiedenes» stellte der bekannte und beliebte Journalist Roland Jeanneret sein neuestes Buch «50 Jahre Mondlandung» vor, Beat Iseli von Belpmoos Reisen AG machte darauf aufmerksam, dass mit Helvetic, Zimex Aviation und People's Passagiere weiterhin bequem ab Bern nach Nordsardinien, Elba, Andalusien, Mallorca und Menorca fliegen können. Charles Riesen präsentierte in seinem Referat «Die Luftfahrtindustrie und der Klimaschutz» Fakten zur Klimadebatte und zeigte die aktuelle Klimastrategie der Luftfahrt auf, und CEO Martin Leibundgut von Bern Airport dankte den Anwesenden für die Unterstützung in den momentan turbulenten Zeiten. Nach den vielen Zahlen und Fakten lockerte Livia Walser, Flight Attendant und Verfasserin der SkyInflight-Kolumne der Zeitschrift SkyNews, mit Auszügen aus ihren witzigen Texten die Stimmung auf. Schliesslich konnten wiederum zahlreiche Preise verlost werden: 2 Thunerseerundflüge und 3 Stadtrundflüge mit den Mountainflyers, 2 Alpenrundflüge Berner Oberland mit alpaviation sowie 3 x 2 Tageskarten des Libero Tarifverbands und 10 Besuche des Towers mit anschliessendem Apéro konnten den glücklichen Gewinnern überreicht werden.



Vollbesetzter Hangar 7 bei der Mitgliederversammlung von pro belpmoos am 25. Juni 2019.



Präsident, Vizepräsident und Kassierin präsentieren Zahlen und Fakten.



Livia Walser, Flight Attendant und Kolumnistin, liest aus ihrem Buch, das bald erscheinen wird.



So macht eine Mitgliederversammlung Spass: Gewinnerinnen und Gewinner der grossen Verlosung.

Text: Roger Lehmann

Fotos: Jean-Hugues Lüthi (ausser Jubiläumsflug)

Jetzt Mitglied werden! Melden Sie sich auf unserer Internetseite [www.probelpmoos.ch](http://www.probelpmoos.ch) oder mit diesem Talon an:

Name \_\_\_\_\_

Vorname \_\_\_\_\_

Strasse, Nr. \_\_\_\_\_

PLZ, Ort \_\_\_\_\_

E-Mail \_\_\_\_\_

Einzelmitglied CHF 40, Ehepaar/Partner CHF 60, Verein CHF 75, Firma CHF 150.

Ausschneiden und einsenden an:  
 Verein pro belpmoos, Sekretariat,  
 Christa Rothen,  
 Dorfstrasse 21, 3323 Bärswil



## LADY-DATEJUST

Als Synonym für zeitlose Eleganz und Raffinesse, ausgestattet mit der einzigartigen Technik und den neuesten Entwicklungen von Rolex, hebt die Lady-Datejust ihre klassische Schönheit auf ein neues Niveau. Dies ist eine Geschichte von anhaltender Exzellenz. Eine Geschichte aus der Welt von Rolex.

*#Perpetual*



OYSTER PERPETUAL LADY-DATEJUST



ZIGERLI+IFF

Spitalgasse 14, Bern — T +41 31 311 23 67 — zigerli-iff.ch